Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5688**

17. Wahlperiode 29. 04. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/5594 –

Neubau einer 5. Schleuse für den Nord-Ostsee-Kanal

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Nord-Ostsee-Kanal ist eine der am meisten befahrenen künstlichen Wasserstraßen der Welt. Für die Feederschiffe der Transshipmenthäfen Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam sowie zukünftig auch für den im Bau befindlichen Jade-Weser-Port ist der Kanal eine wichtige Seewasserstraße. Die großen Schleusen in Brunsbüttel sind seit über 90 Jahren durchgehend in Betrieb, eine Grundinstandsetzung ist erforderlich. Hiermit verbunden sind Kapazitätseinschränkungen, die gegebenenfalls zu zusätzlichen Wartezeiten und einem Attraktivitätsverlust des betroffenen Verkehrsweges führen. Aus dem Bundeshaushalt werden jedoch nur Mittel in unzureichender Höhe zur Verfügung gestellt, welche umfassende Baumaßnahmen an der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel nicht zulassen. Dadurch ist eine zeitnahe Indienststellung dieser Großschleuse in Frage gestellt. Sie ist jedoch eine Voraussetzung für die Grundsanierung der vorhandenen beiden Großschleusen.

Während die Ausfallzeiten der Großschleusen in Brunsbüttel zunehmen, steigen die Verkehrszahlen für den Nord-Ostsee-Kanal an. So gab es 2010 gegenüber dem Vorjahr bei den Schiffszahlen im Durchgangsverkehr eine Steigerung um 9,54 Prozent auf 24 578, bei der Ladungsmenge einen Anstieg um 21,17 Prozent auf 78 553 137 Tonnen. Dieser Trend ist auch im Jahr 2011 ungebrochen. Gegenüber den Monaten des Vorjahres ist bei den Schiffszahlen eine Zunahme von 5 Prozent und bei den Ladungsmengen von 18 Prozent zu beobachten.

1. Wie hoch waren die Sperrzeiten der vier Schleusen in Brunsbüttel durch Defekte, Unfälle oder geplante Baumaßnahmen in den letzten zehn Jahren (bitte getrennt nach Jahr, Schleuse und Sperrgrund aufschlüsseln)?

Die Jahreswerte der Sperrzeiten der einzelnen Kammern der Schleusenanlage Brunsbüttel am Nord-Ostsee-Kanal (NOK) sind der nachfolgenden Tabelle zu

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 28. April 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

entnehmen. Die gewünschte Zuordnung der einzelnen Sperrzeiten war in der Kürze der Beantwortungszeit nicht möglich.

	Große Schleusen				Kleine Schleusen			
	Nordkammer		Südkammer		Nordkammer		Südkammer	
Jahr	Sperrzeit in Std.	%-Anteil der Jahresbetriebszeit	Sperrzeit in Std.	%-Anteil der Jahresbetriebszeit	Sperrzeit in Std.	%-Anteil der Jahresbetriebszeit	Sperrzeit in Std.	%-Anteil der Jahresbetriebszeit
2001	245	2,8	282	3,2	1 125	12,8	1 187	13,6
2002	167	1,9	536	6,1	945	10,8	1 147	13,1
2003	510	5,8	750	8,6	240	2,7	2 158	24,6
2004	322	3,7	627	7,1	294	3,3	1 047	11,9
2005	1 036	11,8	369	4,2	394	4,5	445	5,1
2006	529	6,0	99	1,1	516	5,9	1 041	11,9
2007	298	3,4	975	11,1	745	8,5	282	3,2
2008	631	7,2	144	1,6	561	6,4	515	5,9
2009	549	6,3	445	5,1	1 252	14,3	1 104	12,6
2010	1 240	14,1	1 484	16,9	1 699	19,4	1 268	14,5

2. Wie hoch waren die Einnahmeverluste in den letzten zehn Jahren, die aus den Sperrzeiten der einzelnen Schleusen entstanden sind (bitte jährlich nach einzelnen Schleusen aufschlüsseln)?

Für die Kanalpassage wird eine Befahrensabgabe erhoben.

Die Routenwahl der Reeder hängt allerdings von einer Vielzahl sich teilweise gegenseitig beeinflussender Faktoren ab. Dazu zählen vor allem die Transportkosten, die u. a. von den Reisezeiten, aber auch maßgeblich von den Treibstoffkosten bestimmt werden. Schiffe, die sich im unmittelbaren Zulauf zum NOK befinden, werden in der Regel Wartezeiten in Kauf nehmen. Schiffsführungen, die die Information über eine ggf. verzögerte Kanalpassage beim weiträumigen Zulauf zum NOK erhalten, können ihre Geschwindigkeit der prognostizierten Sperrzeit anpassen oder auch eine alternative Route ohne NOK-Passage wählen. Der letzte Fall würde dann tatsächlich dazu führen, dass für diese Schiffsreise keine Befahrensabgabe anfallen würde.

Es gibt keine „Meldestelle“, der mitzuteilen ist, wenn Schiffe entgegen einer ursprünglichen Absicht letztlich auf eine Kanalpassage verzichten. Über die Höhe der dadurch dem Bund theoretisch entgangenen Befahrensabgaben gibt es keine statistischen Erhebungen.

3. Mit welchen Einnahmeverlusten wird wegen der Verzögerung des Baus der Großen Schleuse in den nächsten Jahren zu rechnen sein?

Aus der Verzögerung des Baus der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel lassen sich keine Einnahmeverluste ableiten. Etwaige Steigerungen der Wartezeiten bei der Kanalpassage würden sich erst bei erheblichen, dauerhaften Behinderungen oder Sperrungen des Kanals auf die Routenwahl in größerem Maß auswirken. Dies lässt sich jedoch nicht zwingend aus der späteren Realisierung der genannten Maßnahme schließen.

4. Wie wird die Dringlichkeit der Baumaßnahmen an der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel bewertet, und welche Rolle spielt hierbei, dass der Schiffsverkehr im Nord-Ostsee-Kanal stetig zunimmt?

Der Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel (dritte Große Schleuse) ist notwendig, um bei der anschließend geplanten erforderlichen Grundinstandsetzung der beiden alten großen Schleusenkammern erhebliche Einschränkungen für den Schiffsverkehr zu vermeiden. Insofern ist die Dringlichkeit der Maßnahme an die Dringlichkeit der erforderlichen Grundinstandsetzung der beiden alten großen Schleusenkammern gekoppelt. Die seit dem letzten Jahr wieder zu verzeichnende Zunahme der durch den Kanal beförderten Gütermenge spielt dabei ebenso wenig eine Rolle wie der erhebliche Rückgang im Jahr 2009.

5. Wie hoch ist der Transshipmentverkehr der Häfen Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam von und in das Baltikum via Nord-Ostsee-Kanal?

Aktuelle Daten hierzu liegen in einer fragekonformen Aufbereitung nicht vor.

Im Rahmen der Ist-Analyse zur Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 wurde für Containerladungen im Jahr 2004 ein über den Nord-Ostsee-Kanal durchgeführtes Transshipment des Hamburger Hafens und der Bremischen Häfen mit den Baltischen Staaten (Estland, Lettland, Litauen) von rund 650 000 Gütertonnen ermittelt.

6. Inwiefern wurde bei den Planungen für den Bau der Schleuse in Brunsbüttel bisher berücksichtigt, dass der Bau des Jade-Weser-Ports als Transshipment-Hub auf den Ladungsverkehr von und ins Baltikum via Nord-Ostsee-Kanal Auswirkungen haben wird?

Im Rahmen der Untersuchungen, die zur Frage der Grundinstandsetzung der Großen Schleusen in Brunsbüttel in 2006 durchgeführt wurden, sind Kapazitätsbetrachtungen und wirtschaftliche Abwägungen auf Basis der damals vorliegende Prognose durchgeführt worden. Diese berücksichtigte bereits den Bau des Jade-Weser-Ports.

7. Wurde von der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen der von der EU geförderten Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) eine finanzielle Unterstützung für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals erwogen oder beantragt?

   Falls nein, wieso nicht?

Für die Maßnahme „Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals“ ist ein Förderantrag in Vorbereitung.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333